



Norois

Environnement, aménagement, société

236 | 2015

**Présence chinoise en Arctique, nautisme, ville-port,
vulnérabilité, inondation**

Renouer le lien entre port et citadins, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre

Re-establishing the link between port and city dwellers, an impossible challenge?

The case of Le Havre

Elisabeth Grimaud



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/5695>

DOI : 10.4000/norois.5695

ISBN : 978-2-7535-4945-6

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 décembre 2015

Pagination : 25-38

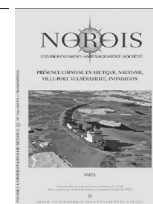
ISBN : 978-2-7535-4903-6

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Elisabeth Grimaud, « Renouer le lien entre port et citadins, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre », *Norois* [En ligne], 236 | 2015, mis en ligne le 30 décembre 2017, consulté le 01 mai 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/norois/5695> ; DOI : 10.4000/norois.5695



Renouer le lien entre port et citadins, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre

Re-establishing the Link between Port and City Dwellers, an Impossible Challenge? The Case of Le Havre

Élisabeth GRIMAUD

Agrégée de géographie (elgrimaud@wanadoo.fr)

Résumé : L'éloignement des infrastructures portuaires des centres-villes et la reconversion des anciens quartiers portuaires ont contribué à desserrer les relations entre activités portuaires et citadins dans un certain nombre d'agglomérations au cours des dernières décennies, ce qui pourrait poser problème pour leur développement à venir. Le port fait ainsi de moins en moins partie de la ville aux yeux des habitants de l'agglomération havraise. Des acteurs locaux ont proposé des innovations afin de répondre à cette évolution et ont en particulier créé en 2013 un *port center*, structure inédite en France. Mais l'efficacité de ces initiatives semble limitée.

Abstract: The removal of port infrastructures far from city centres and the conversion of former port areas have participated in distending the relations between ports and city dwellers in a certain number of port cities along the last decades, thus creating potential obstacles to the future development of these urban areas. As a consequence, the port is less and less a part of the town in the eyes of Le Havre inhabitants. Some local stakeholders have proposed innovations so as to answer these evolutions and have indeed created in 2013 a *port center*, a type of organization previously unknown in France. But these initiatives seem to have a reduced effectiveness.

Mots clés : ville – port – reconversion des quartiers portuaires – représentations mentales de l'espace – *port center*

Keywords: city – port – conversion of former port areas – mental images of space – *port center*

INTRODUCTION

Le Havre a été en décembre 2013 le théâtre de l'ouverture du premier *port center* français. L'ambition de cette structure est de rapprocher la population citadine du port auprès duquel elle vit, en mettant l'accent sur une expérimentation concrète de l'espace portuaire. La création d'une première structure de ce type en France illustre la prise en compte par les acteurs portuaires d'un nou-

vel enjeu, celui de l'acceptation sociale des activités portuaires. Mais la nécessité de créer une structure spécifiquement dédiée à la médiation entre ville et port illustre aussi en négatif le délitement des liens entre ces deux entités.

Le premier objectif de ce travail sera de replacer le cas du Havre dans le contexte plus général de l'évolution récente des relations entre les citadins et leurs ports en s'interrogeant sur ce que signifie

aujourd'hui habiter une ville portuaire. Une rapide analyse de l'espace vécu des habitants de l'agglomération permettra ensuite de mesurer quelle place est réservée au port dans leurs représentations spatiales. Les initiatives visant à rapprocher les Havrais de leur port et leurs limites seront enfin évoquées.

HABITER UNE VILLE PORTUAIRE AU XXI^E SIÈCLE

Percevoir l'activité portuaire

Les systèmes portuaires ont connu depuis plusieurs décennies des transformations importantes conduisant à leur relocalisation à la périphérie d'agglomérations où ils étaient auparavant situés au sein du tissu urbain (Chaline, 1994). L'augmentation de la taille des navires a été de ce point de vue déterminante car elle a requis le creusement de bassins profonds associés à la réalisation de quais de grande longueur et d'infrastructures de stockage et de transport susceptibles de traiter de très importantes cargaisons (Frémont, 2007), ce qu'il était impossible de réaliser au cœur des villes.

Au Havre, cet éloignement progressif des activités portuaires de la ville s'est par exemple matérialisé par la réalisation dans les années 1970 du port pétrolier d'Antifer, à une vingtaine de kilomètres au nord de l'agglomération, puis par la mise en service en 2006 du terminal à conteneurs Port 2000. Situé le long de l'estuaire de la Seine, au sud de l'agglomération, ce dernier constitue aujourd'hui avec les terminaux pétroliers un des principaux lieux de l'activité portuaire havraise.

Du fait de cet éloignement des infrastructures d'accueil des navires et de l'interdiction fréquente d'accès aux zones portuaires pour motifs de sécurité, les activités portuaires sont de plus en plus souvent hors du champ de perception des citadins. Ils ne peuvent pas voir le travail portuaire, ils n'entendent pas le bruit des moteurs des navires ou celui des engins de manutention, ne sont pas confrontés à l'odeur ou la texture des cargaisons, celles-ci étant en outre de plus en plus souvent occultées par l'utilisation des conteneurs ou d'autres modes de conditionnement spécifiques. Habiter une ville portuaire ne signifie ainsi plus aujourd'hui systématiquement percevoir l'activité portuaire. Seul le trafic passagers et notamment le tourisme de croisières fait excep-

tion à cet éloignement de l'activité portuaire et peut encore constituer de ce fait un lien entre port et citadins (URBACT/CTUR, 2011). Ainsi, alors que le commerce maritime mondial n'a jamais été aussi important, il est de moins en moins sensible pour de nombreux habitants d'agglomérations portuaires.

Travailler sur le port

Habiter une ville portuaire signifie dans un certain nombre de cas travailler sur le port. Les activités maritimes et portuaires au Havre offraient ainsi en 2011 14 400 emplois (INSEE Haute-Normandie/GPMH/AURH, 2013). Ces actifs sont au centre de l'activité portuaire, ils en connaissent l'organisation. Ils constituent ainsi le cœur de l'identité portuaire d'une ville et ils sont les plus à même de la partager en faisant part de leur expérience.

Mais cette diffusion de l'identité portuaire au sein de la population citadine par les professionnels du port semble aujourd'hui limitée. En effet, du fait des mutations du système portuaire et de ses métiers, de l'accroissement des mobilités personnelles et de l'étalement urbain, les actifs portuaires ne résident plus toujours dans l'agglomération où ils travaillent. En 2011, seuls 57 % des actifs occupant un emploi en lien avec les activités maritimes et portuaires au Havre résidaient dans l'unité urbaine du Havre, le bassin de recrutement du port s'étendant à toute la Seine-Maritime et même à une partie de l'Eure et du Calvados (INSEE Haute-Normandie/GPMH/AURH, 2013). Travailler sur le port ne signifie ainsi plus systématiquement habiter une ville portuaire.

Parallèlement, les quartiers proches du port où se concentraient les actifs portuaires et où se forgeait une identité professionnelle et urbaine forte ont perdu leur ancienne vocation et peinent parfois à trouver un nouveau dynamisme. Cette situation peut être illustrée au Havre par le cas du quartier des Neiges. Enclavé dans la zone portuaire, il était le lieu de résidence de nombreuses personnes occupant un poste en lien avec les activités maritimes, en particulier les travailleurs du chantier naval des ACH. La fermeture de ce chantier en 1999, les évolutions de la main-d'œuvre portuaire, la position marginale du quartier par rapport au reste de l'agglomération ont placé ce quartier dans une situation très difficile. La population y a ainsi diminué de près de 10 % entre 2007 et 2009 et le taux de chômage y

atteignait en 2010 plus de 26 % (SIG de la politique de la ville).

Habiter un ancien quartier portuaire

Les espaces libérés au sein des villes par l'éloignement des infrastructures portuaires ont été progressivement reconquis à partir des années 1980 par des activités urbaines. Des opérations de rénovation des bassins et docks hérités du XIX^e siècle et désormais inutilisés ont été menées dans de nombreuses villes portuaires (Chaline, 1994) afin de lutter contre la déshérence de ces quartiers ayant perdu leur fonction première et d'utiliser leurs deux atouts principaux, la présence de l'eau et une importante disponibilité foncière souvent à faible distance des centres-villes. Ces opérations de reconversion ont substitué aux friches des anciennes activités portuaires des services et/ou des logements (Rodrigues-Malta, 2004). Au Havre, la principale opération de ce type a été menée sur un périmètre en partie constitué d'anciens docks situé au nord-ouest de la zone portuaire et à proximité du pôle d'échanges de la gare, le quartier Saint-Nicolas (le secteur ayant fait l'objet de l'essentiel des travaux est délimité par un trait gris épais sur la figure 1). Le projet de rénovation qui y a été réalisé dans les années 2000, essentiellement piloté par la commune, était axé sur l'implantation de nouvelles activités : commerces, équipements de loisirs et établissements d'enseignement supérieur essentiellement (figure 1). Il intégrait aussi dans une moindre mesure la rénovation de logements anciens et la construction de nouveaux immeubles d'habitation aux franges ouest et sud du quartier.

Ces opérations de réaménagement des *waterfront* initiées à partir des années 1970 aux États-Unis ont, en Europe, progressivement intégré une dimension de plus en plus forte de conservation de l'héritage portuaire (Michon, 2008). Les anciens bâtiments et équipements portuaires sont devenus des traces du passé à sauvegarder. Les docks de Liverpool, inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2004 et accueillant 5 millions de visiteurs par an sont un des symboles les plus marquants de cette évolution. Cette patrimonialisation illustre le changement de regard sur les quartiers portuaires longtemps perçus comme des espaces marginaux et dangereux (Prelorenzo, 2011).

Cette patrimonialisation du passé portuaire peut aussi être constatée au Havre, d'autant plus qu'en raison de la reconstruction du centre-ville après la Seconde Guerre mondiale le port a longtemps constitué le principal héritage du passé aux yeux d'une partie des Havrais (Gravari-Barbas, 2004). Le patrimoine portuaire permet de construire une identité collective (Gravari-Barbas, Veschambre, 2003). Dans le quartier Saint-Nicolas, d'anciens docks ont ainsi été reconvertis en centre commercial accueillant également une salle de spectacles et un cinéma, en espace d'exposition et en bureaux (figure 1). Le siège de l'Association Internationale Villes Ports est d'ailleurs situé dans les anciens docks Dombasle réhabilités (figure 2, deuxième alvéole, à côté des locaux de la Fédération Française du Bâtiment). Le vocabulaire architectural portuaire et industriel a aussi été réemployé pour les nouvelles réalisations à travers par exemple l'utilisation d'un mobilier urbain métallique, de quais pavés ou d'une végétation interstitielle évoquant la friche.

Cette démarche de reprise ou d'imitation du patrimoine architectural portuaire n'exclut cependant pas la construction de bâtiments d'un autre style, pour lesquels la signature d'un architecte renommé est souvent recherchée afin de donner une image prestigieuse à la reconversion du quartier (Rodrigues-Malta, 2004). Au Havre, le centre aquatique a été conçu par Jean Nouvel.

Mais la sauvegarde de ce passé portuaire ne signifie par pour autant qu'il existe des liens réels entre citoyens et activités portuaires. Par exemple seules deux activités en lien avec le commerce maritime sont toujours présentes dans le quartier Saint-Nicolas, un chantier de réparation navale et le bâtiment de la future École Nationale Supérieure Maritime (figure 1).

De plus, la mise en valeur des anciens quartiers portuaires les rend attractifs pour des citoyens plus aisés, entraînant un processus de gentrification. Au Havre cela s'est traduit par la création d'un nouveau différentiel de richesse entre le quartier Saint-Nicolas, dont la situation socio-économique s'améliore, et les autres espaces d'interface ville-port qui restent des quartiers défavorisés et marqués par un déclin démographique parfois prononcé (Boquet, 2009). Associés à de profondes mutations des métiers portuaires, ces changements sociologiques contribuent à faire disparaître l'identité spécifique

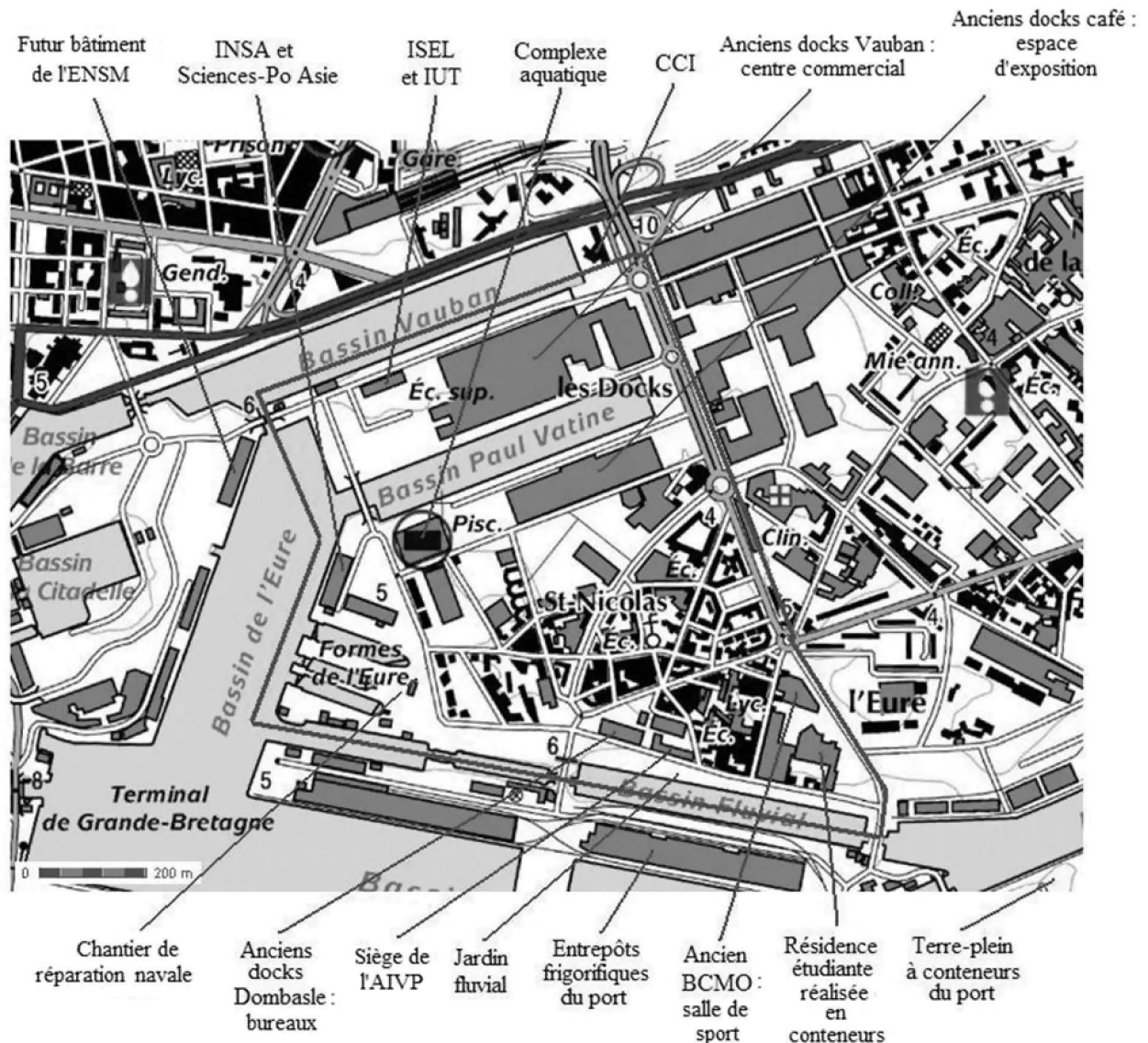


Figure 1 : Le quartier Saint-Nicolas : les transformations d'une ancienne zone portuaire (fond de carte IGN)
 Saint-Nicolas: the transformations of a former port area

des anciens quartiers portuaires. Un des symboles de cette évolution au Havre est la transformation de l'ancien bureau d'embauche des dockers (BCMO, Bureau Central de la Main-d'œuvre), inutilisé depuis la réforme de la manutention portuaire de 1992, en salle de sports. La patrimonialisation peut ainsi aussi être la marque d'une appropriation de l'espace par de nouveaux groupes sociaux (Gravari-Barbas, Veschambre, 2003).

Habiter un ancien quartier portuaire signifie affirmer une identité qui ne correspond donc plus forcément à une réalité fonctionnelle et sociologique.

Pourtant, plus les activités portuaires s'éloignent des villes, plus celles-ci revendiquent leur identité portuaire (Rodrigues-Malta, 2001), notamment à travers la patrimonialisation du passé maritime.

Les mutations des systèmes portuaires et la reconquête urbaine des terrains ainsi rendus disponibles à proximité des centres-villes permettent de donner un nouveau dynamisme à d'anciens quartiers portuaires mais ils contribuent aussi à couper les citadins de la réalité actuelle de l'activité portuaire dans leur agglomération.

UNE IMAGE DE VILLE PORTUAIRE QUI NE CORRESPOND PAS À UNE RÉELLE IDENTITÉ COLLECTIVE

Comprendre l'espace vécu des Havrais

Afin de mesurer en quoi les personnes résidant dans l'agglomération havraise se sentaient les habitants d'une ville portuaire, une recherche a été menée durant les premiers mois de l'année 2014. Son objectif était de mesurer la place du port dans l'espace havrais tel qu'il est perçu subjectivement par chaque individu (Moles, Rohmer, 1998). Le concept d'espace vécu a pour cela été utilisé. En effet, celui-ci est assez englobant pour envisager les relations spatiales entre les Havrais et leur port dans toutes leurs dimensions : la perception (ou l'absence de perception) de cet espace par les habitants de l'agglomération, les représentations qui lui sont associées, la fréquentation ou non de l'espace portuaire, les usages qui en sont faits. De plus, le concept d'espace vécu a été introduit dans la géographie française par Armand Frémont (*La région espace vécu*, 1976). Or celui-ci a grandi au Havre et a proposé dans *La mémoire d'un port : Le Havre* (1997) une magistrale lecture des espaces vécus de sa famille, de son enfance et de son adolescence.

Afin d'essayer de comprendre l'espace vécu des Havrais et d'y mesurer la place du port, différents types d'investigation ont été employés, en tentant de diversifier les formes d'expression et les groupes sociaux interrogés afin d'obtenir des témoignages pluriels de la manière dont les Havrais vivent leur espace.

Une centaine de personnes ont été interrogées sur la voie publique en tentant de veiller à la diversité des personnes interrogées quant au sexe, à l'âge et au lieu de résidence au sein de l'agglomération. L'objectif de la démarche était double : faire émerger de manière rapide les représentations spatiales d'un nombre assez élevé de Havrais et comparer les résultats obtenus avec des enquêtes menées durant les années 1980 (Ramé, 1988). Lors de ces dialogues, des questions ouvertes (ex. : « D'après vous quels sont les atouts principaux du Havre ? ») entraînant des prises de parole libres sur la ville qui ont pu être prises en compte pour dresser un état de l'espace vécu des Havrais, alternaient avec des questions plus fermées permettant un traitement



Figure 2 : les docks Dombasle, anciens abattoirs reconvertis en bureaux et, au premier plan, une partie du jardin fluvial

The Dombasle docks, a former slaughterhouse converted into offices and, in the foreground, a part of the river garden

statistique simple (ex. : « Pour vous le port fait-il partie de la ville ? »).

Des méthodes favorisant la formulation de réponses plus complexes ont aussi été adoptées pour interroger deux groupes d'âge moyen différent afin d'observer d'éventuelles variations sur la délimitation de l'espace vécu. Les élèves de trois classes de sixième de collèges havrais et honfleurais, soit environ 70 enfants, ont été sollicités pour produire des cartes mentales de leur lieu de vie à main levée sur page blanche. Ce dispositif présente l'intérêt de permettre de collecter beaucoup d'informations tout en étant simple à mettre en œuvre (Roulier, 2013). Il sollicite aussi les représentations spatiales de manière très souple en offrant une grande liberté d'expression à la personne interrogée. La principale limite de ce dispositif constatée dans le cadre de cette étude est qu'il ne peut être appliqué aux adultes, extrêmement réticents à l'idée de devoir dessiner. Des entretiens ont été par ailleurs menés auprès d'une vingtaine de personnes âgées fréquentant les clubs des aînés de deux quartiers havrais, l'un est situé dans un quartier d'interface du port, l'autre plus éloigné afin d'observer un éventuel effet de la distance sur la place du port dans les représentations mentales de l'espace.

Une dizaine d'étudiants de master de sciences humaines de l'université du Havre ont été interrogés afin de mesurer une éventuelle modification de

l'espace vécu en lien avec le niveau de formation. Afin de s'adapter à ce public particulier, il leur a été proposé un questionnaire écrit permettant une réflexion et un recul plus importants qu'un dialogue oral.

Un travail d'appréhension de l'espace vécu des Havrais par ses représentations artistiques (Frémont, 1976) a aussi été tenté à travers l'analyse de romans et films contemporains. Enfin, des observations régulières des pratiques spatiales des Havrais dans l'espace portuaire ont été réalisées.

Cette démarche présente des limites tenant notamment à l'effectif limité des personnes interrogées au regard de la population de l'agglomération (240 000 habitants) et à leur non-représentativité statistique. Elle a tout de même permis de recueillir un faisceau d'indices allant dans le sens d'une déconnexion de la plupart des urbains par rapport à l'espace portuaire.

Le port, un espace marginal dans les représentations spatiales des Havrais

Une première indication d'une tendance à la marginalisation du port dans les images mentales des Havrais a été fournie par les réponses de la centaine d'adultes interrogés sur la voie publique. Lorsqu'il leur était demandé de citer spontanément les trois atouts principaux du Havre, les éléments le plus souvent cités ont été la plage (20 % des réponses) et la proximité de la mer (13 %). Ces réponses correspondent d'ailleurs à une pratique spatiale très répandue : la fréquentation des promenades de bord de mer longeant la plage et, dans une moindre mesure, le port de plaisance (Jacono, 2001 ; Fouilland 2003). La présence d'espaces verts (11 %) et la possibilité de disposer de services urbains comme les transports en commun ou les commerces (9 et 8 % des réponses) ont aussi été fréquemment citées. Le port ne constitue que 1 % des réponses et n'est ainsi pas plus souvent évoqué par exemple que le caractère aéré de l'urbanisme ou la proximité de l'Angleterre. Il ne semble ainsi pas constituer aux yeux des Havrais un atout pour leur ville. L'évolution dans ce domaine semble avoir été importante au cours des dernières décennies : en 1987 24 % des répondants citaient en effet le port comme un des principaux atouts du Havre (Ramé, 1988).

L'intégration du port dans les représentations spatiales varie selon le lieu de résidence. Les enfants de Honfleur interrogés ne l'ont pas du tout représenté sur leurs cartes mentales. Certains espaces portuaires sont pourtant plus perceptibles de Honfleur que du Havre. Port 2000 en particulier, situé à l'extrémité de l'estuaire au nord de la Seine est nettement visible depuis la rive sud du fleuve. Au Havre, le terminal, séparé de l'agglomération par de vastes surfaces portuaires, ne peut être aperçu que des pentes reliant la ville haute et la ville basse. Les représentations spatiales de ces enfants semblent ainsi surtout déterminées par leurs habitudes de vie quotidiennes et pas par leurs observations du paysage.

Au sein de l'agglomération havraise des différences dans l'intégration du port à l'espace vécu apparaissent aussi. Les habitants des communes périphériques de l'agglomération interrogés au cours de cette étude reconnaissent moins le port comme faisant partie de la ville que les habitants de la commune-centre. Ceci peut s'expliquer par le fait que la périurbanisation concerne surtout le nord de l'agglomération donc dans les zones les plus éloignées du port. Ces périurbains n'ont ainsi pas forcément l'occasion d'un contact quotidien direct avec l'espace portuaire, ne serait-ce que visuel, ce qui peut contribuer à l'étiollement de leur lien avec le port.

Mais même les Havrais résidant à proximité du port ne l'intègrent pas systématiquement à leurs représentations spatiales. Sur plus d'une quarantaine d'élèves de sixième du collège le plus proche du port vivant tous dans des quartiers voisins de la zone portuaire, seuls sept ont inclus le port dans leur carte mentale. Huit croquis sont par contre centrés sur la plage, avec parfois un irréalisme assumé (figure 3). L'élève qui a réalisé ce dessin sait que le quartier de l'Eure où elle vit n'est pas à côté de la plage et que le tramway n'y passe pas, mais elle a envie de représenter les deux pôles majeurs du Havre à ses yeux : son quartier et la plage, où aboutissent les deux lignes de tramway. Même chez ces enfants qui vivent en « bord de port », la plage est ainsi une représentation forte du Havre et de la mer qui concurrence l'espace portuaire et ses activités. Par ailleurs la représentation de l'espace portuaire dans certains croquis en souligne les aspects négatifs (circulation intense de camions transportant des conteneurs, forte empreinte paysagère des infrastructures liées au port).

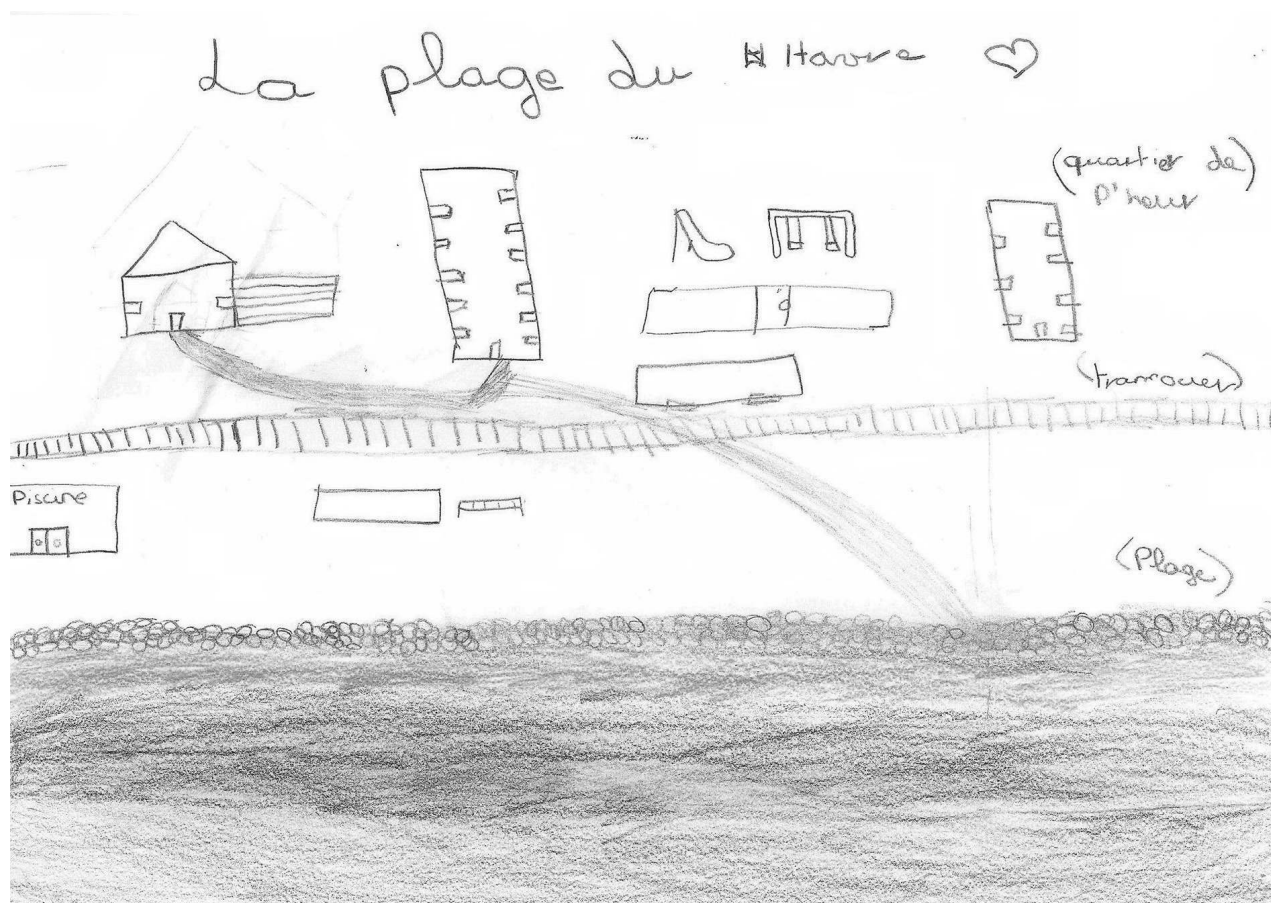


Figure 3 : Le Havre d'après Laura, une élève de sixième
 Le Havre according to Laura, a pupil in year seven

La place du port dans les représentations mentales des Havrais peut enfin être observée à travers différentes productions artistiques. Parmi celles-ci, les romans noirs de Philippe Huet présentent un intérêt particulier par rapport au sujet étudié ici. En effet Philippe Huet choisit régulièrement Le Havre comme décor de ses intrigues policières depuis son tout premier roman, *Quai de l'oubli* (1992), ce qui permet d'analyser l'évolution de ses représentations de la ville sur un temps assez long. De plus, il est né au Havre et y a longtemps résidé : ses œuvres reflètent donc pour partie un point de vue interne sur la ville. Enfin, ses polars rencontrent un certain succès auprès des Havrais et contribuent ainsi à forger en retour les images de la ville chez ses lecteurs. Dans les années 1990 et 2000, le port est le sombre décor de plusieurs de ses romans. *La nuit des docks* (1995) et *Cargaison mortelle* (1997) décrivent ainsi de manière précise l'univers des terminaux à conte-

neurs pour évoquer le sort des migrants clandestins. Dans *Un jour sang* (2002) il décrit la fin du chantier naval des ACH. Mais dans son dernier ouvrage, *Les égarés de la plage* (2014), aucune scène ne se déroule sur le port, même si le trafic maritime sert bien de toile de fond au récit à travers le naufrage d'un porte-conteneurs près d'Étretat. Philippe Huet, qui a été interrogé sur ses relations avec la ville et le port du Havre dans le cadre de cette étude, explique ce choix par la volonté d'utiliser un fait réel s'étant déroulé en 2008 en Grande-Bretagne. Mais peut-être peut-on aussi y voir la marque de l'effacement du port de l'espace vécu des Havrais. Une des seules allusions au port présentes dans *Les égarés de la plage* montre assez clairement la rupture entre ville et port à ses yeux : « Maintenant, le port ne fait plus rêver, se protège comme un coffre-fort. Avec grillages, guérites et mirador. C'est Sing-Sing. »

Le port, un espace peu fréquenté par les Havrais

L'intégration d'un lieu dans l'espace vécu d'une population passe aussi par sa fréquentation effective régulière. Un réel système de quantification de la fréquentation de l'espace portuaire havrais est difficile à mettre en place étant donné son étendue (10 000 hectares, même si une partie importante de cette superficie est aujourd'hui fermée au public). On peut simplement se fonder pour l'étudier sur des observations et les déclarations de Havrais interrogés sur leurs pratiques spatiales.

On observe alors tout d'abord que certains lieux situés à l'interface entre ville et port proposent des services qui incitent une partie des habitants de l'agglomération havraise à s'y rendre. C'est le cas en particulier du centre commercial des anciens docks Vauban et leurs alentours et du quartier Saint-François où se situe le port de pêche (et de nombreux bars et restaurants). Ces espaces connus et appréciés d'une partie des Havrais les incitent à approcher de l'espace portuaire. Mais leur fréquentation ne constitue pas un usage de l'espace portuaire en lui-même susceptible de leur permettre de découvrir, connaître et comprendre l'activité du port de commerce.

Les habitants de l'agglomération qui se rendent sur l'espace portuaire à proprement parler et tissent ainsi un lien effectif avec l'activité portuaire paraissent beaucoup moins nombreux. Il s'agit principalement des actifs travaillant sur le port. Le port est également fréquenté dans une moindre mesure par des promeneurs observant le trafic maritime, en particulier les navires de croisière, ou de personnes pratiquant la pêche à la ligne. Par beau temps, plusieurs dizaines de personnes pratiquant ce loisir peuvent ainsi parfois être observées sur les quais Pierre Callet et Joannès Couvert qui accueillent les paquebots transatlantiques. Dans les deux cas, la majorité de ces utilisateurs de l'espace portuaire sont masculins : les femmes ne représentent ainsi par exemple qu'un tiers des salariés impliqués dans l'activité portuaire (INSEE Haute-Normandie/GPMH/AURH, 2013). Le port apparaît ainsi comme un espace approprié essentiellement par les hommes. Les sensations que ces utilisateurs de l'espace portuaire disent éprouver sur le port sont en partie positives (beauté, évasion, calme), mais se

teintent aussi de ressentis négatifs (vide, nostalgie ou à l'inverse immensité écrasante).

Une très schématique tentative de synthétisation de l'espace havrais tel qu'il est perçu par les habitants de l'agglomération a été élaborée à partir de ces différents éléments (figure 4). Le port y tient une place peu importante, éclipsé dans les représentations spatiales des Havrais par d'autres pôles d'attraction, en particulier la plage, les centres commerciaux et les espaces verts périurbains (parc de Rouelles, forêt de Montgeon). Le port paraît de moins en moins bien intégré dans les représentations, les valeurs spatiales et les comportements des habitants de l'agglomération havraise.

CONSTRUIRE UNE RÉELLE IDENTITÉ DE CITADIN PORTUAIRE

L'appropriation du port par les citadins, un enjeu du développement des villes portuaires

Le relâchement des relations entre les ports et la population vivant à proximité peut avoir des conséquences pour ces deux entités. Antoine Frémont (2009) souligne ainsi que les activités portuaires sont de plus en plus souvent perçues par les populations des agglomérations voisines comme des sources de nuisances et de dégradation environnementale et non comme des gisements d'emplois et de richesses. Leur acceptation sociale est de ce fait plus fragile. La méconnaissance de l'univers portuaire peut en partie expliquer ce phénomène. Le débat sur le raccordement du grand canal au canal du Havre à Tancarville (projet Emerhode) entre 2010 et 2012 peut illustrer cette situation. Ce projet qui n'apparaît plus aujourd'hui comme une priorité du Grand Port Maritime du Havre (HAROPA, 2013) visait à permettre le développement futur d'activités industrielles et logistiques ainsi qu'à développer le trafic fluvial pour la desserte de l'hinterland havrais, enjeu majeur pour un port dont 85 % des plus de 2 millions de conteneurs manipulés chaque année sont encore transportés par la route. Le projet Emerhode était associé à la construction d'un terminal trimodal (rail/route/voie d'eau) sur le grand canal qui a effectivement été réalisé en 2013-2014. Des associations locales s'y sont opposées en raison de l'importante biodiversité de l'estuaire, dans un contexte global de

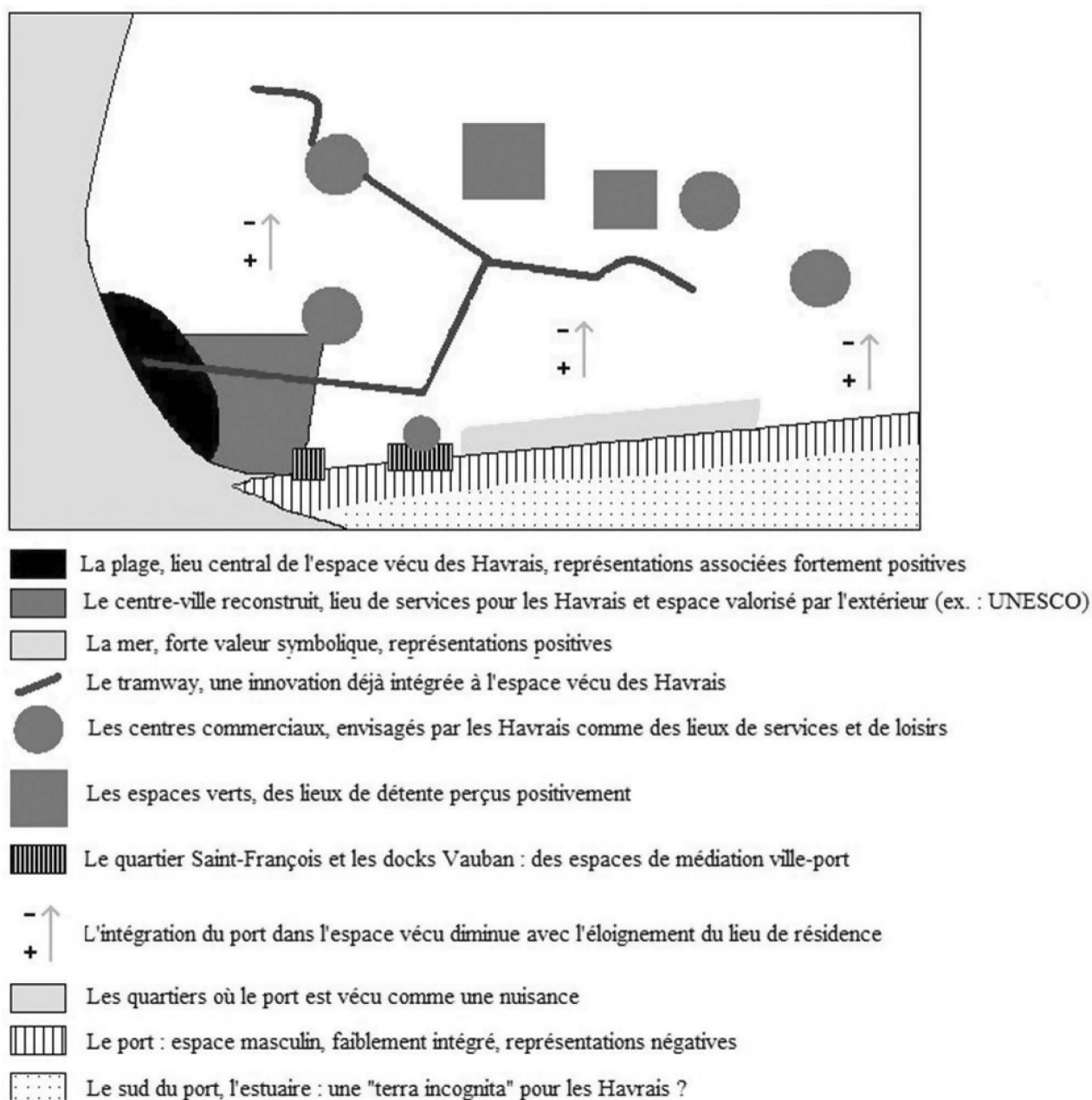


Figure 4 : Une tentative de description des principaux pôles de l'espace havrais tel qu'il est perçu par les habitants de l'agglomération havraise

An attempt at describing the main centers of Le Havre's space as it is sensed by its inhabitants

tensions liées à la gestion de ce milieu (Lecoquierre, 2013). Mais dans leur argumentaire on ne trouve pas mention du terminal trimodal, enjeu pourtant clairement lié au débat, par exemple pour en souligner les limites. Cette absence peut montrer une certaine méconnaissance du contexte portuaire global. Antoine Frémont (2009) estime ainsi que les ports de

commerce internationaux doivent aujourd'hui pour se développer maîtriser deux compétences : la capacité à attirer les acteurs internationaux de l'activité maritime et la capacité à proposer un développement acceptable et équilibré du territoire environnant, ce qui passe notamment par un dialogue avec les habitants vivant à proximité du port.

Un autre enjeu important des relations entre les citadins et leur port concerne l'emploi. Les ports et les zones industrielles qui leur sont liées offrent en effet d'importantes possibilités d'activités professionnelles. Le port du Havre est par exemple la source de 32 000 emplois directs et indirects (INSEE Haute-Normandie *et al.*, 2013) soit plus de 20 % du total des postes offerts par la zone d'emploi. Il est donc nécessaire de favoriser la rencontre des entreprises portuaires et des actifs des agglomérations voisines, ce qui passe notamment par une meilleure connaissance de l'univers portuaire par les salariés. La question de l'attractivité professionnelle des activités portuaires a d'ailleurs été à la base de la création des premiers *port center* à Anvers et Rotterdam dans les années 1980 et 1990 selon la coordinatrice du réseau réunissant ce type de structures (*Port center network*). Leur but prioritaire était en effet de répondre aux futurs besoins de main-d'œuvre des entreprises portuaires en présentant les activités de ces ports à des enfants et adolescents afin de faire naître des vocations. Au Havre, l'enjeu majeur de ce point de vue dans les années à venir sera peut-être la création par AREVA d'une usine de fabrication d'éoliennes. Celle-ci est envisagée sur des quais très peu utilisés actuellement dans la partie ouest du port, l'intérêt de cette localisation pour l'entreprise étant la possibilité de transport maritime des éoliennes produites. Les acteurs locaux, notamment la région Haute-Normandie et la ville du Havre, se mobilisent d'ores et déjà pour informer la population sur cette évolution et inciter les jeunes à se former aux nouveaux métiers créés à travers par exemple l'organisation d'un forum des métiers de l'éolien en février 2014 ou la création en lien avec l'Education nationale de formations spécialisées dans les lycées.

Une volonté des acteurs locaux de créer une identité urbaine portuaire

Un certain nombre d'acteurs locaux sont tout à fait conscients du relâchement des relations entre les Havrais et leur port et s'inquiètent des conséquences que cela pourrait avoir comme l'ont par exemple souligné les discours des représentants des différentes organisations impliquées dans la création du *port center* lors de son inauguration en décembre 2013. Des initiatives ont ainsi vu le jour

ces dernières années pour sensibiliser la population citadine au sujet des activités portuaires.

Des événements autour du port ont été organisés. La semaine du port proposée par la CCI du Havre depuis 2012 est peut-être le plus marquant et le plus fréquenté. Pendant 7 jours, de nombreuses visites de terrain et rencontres avec des acteurs portuaires sont proposées au grand public et aux scolaires. Différents corps de métiers (ex. : lamanage, manutention de conteneurs) et activités portuaires (ex. : trafic roulier, tourisme de croisière) leurs sont ainsi présentés *in vivo*. En 2013, les 45 parcours-découverte ainsi proposés étaient complets. D'autres initiatives plus limitées permettent aussi un contact ponctuel entre les Havrais et leur port (ex. : sorties thématiques organisées par des associations de sauvegarde du patrimoine maritime qui selon quelques observations et les comptes rendus de la presse locale peuvent réunir quelques dizaines de personnes).

Une structure pérenne et spécifiquement dédiée de rencontre entre la population havraise et les acteurs portuaires, le *port center*, a par ailleurs été créée en décembre 2013 sous l'impulsion concertée de la Ville du Havre, de la communauté de l'agglomération havraise (CODAH), du GPMH (Grand Port Maritime du Havre), de la CCI et de l'UMEP (Union Maritime et Portuaire), une fédération d'organisations patronales portuaires. Le concept de *port center* est né en Belgique et aux Pays-Bas dans les années 1980 et 1990. Il s'est depuis diffusé dans plusieurs pays, notamment sous l'impulsion de l'AIVP (Association Internationale Villes Ports). Le réseau mondial des *port center* regroupe ainsi les *port center* d'Anvers, Gênes, Livourne, Dunkerque, Melbourne, Houston, Ashdod, Rotterdam, des écluses de Terneuzen et du Havre. Les premiers *port center* avaient pour principal objectif de renforcer l'attractivité des carrières portuaires. En lien avec le constat d'une méconnaissance et d'une défiance croissantes des populations citadines envers les activités portuaires, les dispositifs actuels ont la vocation de plus largement faire connaître et comprendre l'activité portuaire à la population locale afin que celle-ci ne subisse plus le port comme une nuisance mais en devienne « supporter » selon les termes de l'AIVP qui anime le réseau des *port center*. Les actions organisées dans ce but doivent favoriser une découverte *in situ* de l'espace portuaire, avec comme

public prioritaire les enfants et adolescents d'âge scolaire. Les *port center* ont aussi pour objectif d'être des forums de dialogue et de concertation entre les acteurs portuaires et la population afin d'améliorer la « performance citoyenne » des ports (Port center network, 2013). Au Havre, l'activité du *port center* s'organise autour de quatre éléments principaux. Il s'agit tout d'abord d'une salle d'exposition permanente sur le port associée à la diffusion d'un film sur le chantier de Port 2000 et à une exposition temporaire sur le terminal trimodal. Cet ensemble prend place dans l'ancienne gare des ferries pour l'Irlande, quai de Southampton. Il n'est accessible au public que les après-midi de week-end. Des visites du port pour les groupes de scolaires ou d'étudiants qui en font la demande, des conférences mensuelles sur l'univers portuaire et des sorties thématiques en lien avec ces conférences certains week-ends sur réservation complètent l'offre du *port center*.

Enfin, certaines réalisations urbanistiques récentes tentent de recréer un lien entre les Havrais et leur port. Au sud du quartier Saint-Nicolas, en lisière directe de l'activité portuaire, trois dispositifs ont été aménagés pour assurer une liaison entre ville et port : un jardin fluvial ouvert sur les infrastructures portuaires, une résidence étudiante construite en conteneurs recyclés et, plus modestement, un dispositif de belvédère donnant sur un chantier de réparation navale (figure 1).

Permettre une réelle expérimentation du port par les citadins

Certains éléments peuvent cependant limiter l'efficacité des initiatives visant à rapprocher la population havraise du port. Tout d'abord, les actions mises en place pour faire connaître les activités portuaires sont parfois fondées sur une communication intellectuelle proposant un contenu très riche, abstrait, en partie fondé sur un discours statistique (ex. : tonnages des différents types de trafics émis et reçus par le port). C'est le cas par exemple de certaines conférences ayant lieu au *port center* ou de certaines animations multimédia réalisées par la CCI pour la semaine du port. Or, cette communication est efficace seulement vis-à-vis d'un auditoire formé susceptible de la décrypter, qui est souvent d'ailleurs déjà convaincu de l'importance du port pour l'agglomération havraise (les étudiants de masters

ont ainsi par exemple été le groupe interrogé lors de cette étude qui a porté l'appréciation la plus positive sur l'activité portuaire). Pour toucher la part la plus large possible de la population locale, une communication sensorielle fondée sur une expérimentation concrète du port semble davantage adaptée (Ramé, 1993). C'est d'ailleurs une des idées phares du concept de *port center*. Mais pour l'instant, le *port center* du Havre ne propose pas de visites régulières grand public des installations portuaires. Ainsi par exemple la seule manière pour un Havrais de découvrir concrètement Port 2000, de voir les porte-conteneurs à quai et d'y observer le travail portuaire est de faire appel à une petite entreprise touristique privée qui propose un circuit en bateau.

De plus, le *port center* semble manquer pour l'instant des moyens nécessaires pour être un réel vecteur de communication sur les activités portuaires auprès de la population. Ses horaires d'ouverture réduits (8 heures par semaine) ou la nécessité de réserver au préalable les sorties thématiques organisées le week-end ne facilitent pas par exemple sa découverte fortuite par les Havrais. D'après le *port center network*, durant sa première année d'ouverture au public, le *port center* du Havre n'a ainsi accueilli que 4 000 visiteurs pour l'exposition permanente et 30 groupes de scolaires ou d'étudiants, contre par exemple une fréquentation annuelle de 45 000 personnes au *port center* d'Ashdod (80 % du public étant composé de scolaires) et de 50 000 à celui d'Anvers.

Dans l'état actuel des relations entre les Havrais et leur port, il est nécessaire de donner une visibilité forte à cette nouvelle structure qui risque sinon de passer inaperçue aux yeux de nombreux habitants de l'agglomération déconnectés de l'univers portuaire, comme ce fut le cas d'un certain nombre d'autres initiatives dans le même domaine au cours des dernières décennies. Le délaissement de l'écluse François I^{er} comme lieu de découverte du port illustre bien cet échec. Cet espace concentre plusieurs centres d'intérêt : l'écluse qui fut la plus grande du monde lors de sa mise en service, 8 000 à 10 000 mouvements de navire par an à l'intérieur de celle-ci, et le voisinage des seuls terminaux à conteneurs du port dont on puisse aujourd'hui approcher à pied. Il a ainsi été intégré à toutes les générations de parcours individuels de visite proposés sur le port (figure 5). Et pourtant les visiteurs y semblent très rares (voire inexistant?). Cette situation peut



Figure 5 : Une succession de parcours de visite individuelle du port à l'écluse François I^{er} : à droite la visite audioguidée des années 1980, à gauche les panneaux d'explication de 2002, au centre le circuit QRcode de 2013. Malgré ces initiatives, ce lieu reste extrêmement peu fréquenté par les visiteurs.

A series of individual port visits at lock François I^{er} : on the right the audio tour of the 1980s, on the left the explanatory signs of 2002, at the centre the QRcode tour of 2013. Despite these initiatives, the place hardly attracts visitors.

s'expliquer par la méconnaissance de plus en plus fréquente de ce lieu, éloigné de la ville, situé au cœur du tissu portuaire et non fléché sur les panneaux routiers. Une partie des Havrais ne songent pas à visiter ce site car ils ne savent même pas qu'il existe. Ces Havrais ont ainsi perdu de vue ce lieu comme ils ont perdu le contact global avec le port.

Fédérer les acteurs de la relation ville-port

Les moyens d'actions relativement limités du *port center* pour l'instant tiennent peut-être au jeu des acteurs qui ont créé cette nouvelle structure : tous sont favorables à un rapprochement ville-port mais aucun n'apparaît comme leader dans ce domaine. Du point de vue de la Ville du Havre, le dossier des relations ville-port semble aujourd'hui moins prioritaire que lors des mandats de l'ancien maire, Antoine Rufenacht, très attaché aux questions maritimes (il a par exemple été un des fondateurs de l'AIVP). Le GPMH (Grand Port Maritime du Havre) est un établissement public de l'État qui met en œuvre une politique construite à l'échelle nationale envisageant Le Havre et les autres Grands Ports Maritimes essentiellement comme des points d'appui pour le com-

merce international et la puissance économique de la France. Dans ce cadre, les préoccupations d'intégration de l'activité portuaire à l'échelle locale ne sont pas centrales comme le montrent par exemple les propos tenus par le ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche lors de la pose du premier rail du terminal trimodal en mai 2013 : « Ce n'est pas seulement un site d'intérêt local, ni même régional. Tout cela est d'importance nationale et concerne le pays dans son ensemble, son rang, son statut de grande puissance maritime. » (Castetz, 2013.) Enfin, depuis le chantier de Port 2000, le GPMH a surtout focalisé son dialogue avec la population sur des questions environnementales, en particulier la gestion des milieux de l'estuaire de la Seine (Scherrer, 2003), s'investissant moins dans les autres domaines de la relation avec les citoyens. Quant aux entreprises portuaires, elles sont actives dans le domaine de la communication autour du port, mais cherchent parfois à rentabiliser leurs opérations en visant à la fois le grand public et leurs partenaires économiques. C'est par exemple le cas de l'exposition sur le terminal trimodal réalisée à la demande de la société chargée de la construction de cette infrastructure qui a débordé été réservée aux professionnels invités par l'entreprise avant d'être ouverte à tous dans le cadre du *port center*. Or, il semble difficile de produire le même discours pour des citoyens néophytes et des spécialistes de la logistique. Ce type d'opérations de communication risque donc fort de manquer au moins une de ces deux cibles.

Un jeu d'acteurs à peu près similaire s'est produit au Havre entre les années 1980 et 2000 au sujet de l'éventuelle réalisation d'un musée maritime et portuaire. La Ville, le PAH (prédécesseur du GPMH) et la CCI étaient tous trois favorables à cette initiative. Mais le projet n'a pourtant jamais abouti, faute d'un pilotage fort d'un des acteurs (Leménorel, 2001 ; Fouilland, 2003). Si les stratégies et les positionnements de chaque acteur demeurent proches de qu'ils étaient alors, les perspectives d'avenir du *port center* paraissent assez limitées.

Enfin, le bilan des réalisations urbanistiques créées récemment au sud du quartier Saint-Nicolas est faible en termes d'approfondissement des relations ville-port. Certains habitants de la résidence étudiante se plaignent du bruit résultant de la manipulation et du chargement sur des camions de conteneurs sur un terre-plein à proximité, illustrant la difficulté de la cohabitation des fonctions rési-

dentielle et portuaire. Quant au jardin fluvial et au dispositif d'observation du chantier de réparation navale, ils sont assez peu fréquentés peut-être en lien avec une appréciation négative du paysage portuaire : les Havrais ne semblent pas encore séduits par la perspective de la balade avec panorama sur les activités portuaires proposée par les concepteurs du jardin fluvial (Bigarnet, 2011).

CONCLUSION

D'après les quelques éléments recueillis au cours de cette étude, le port semble de plus en plus un impensé spatial pour certains habitants de l'agglomération havraise. Les initiatives visant à rapprocher la population havraise de son port sont peut-être encore à redéfinir dans leur contenu et les acteurs qui les portent à fédérer et à mobiliser. De plus, on peut se demander quelle peut être leur efficacité réelle dans un contexte où le port et la ville s'éloignent sous l'effet de forces centrifuges puissantes. Transformer l'espace vécu d'une population est une tâche complexe, si tant est qu'on puisse la mener à bien. L'espace vécu ne se décrète pas, il ne s'aménage que peu et il évolue lentement. Les acteurs engagés dans le rapprochement de la population havraise de son port doivent donc s'armer de finesse, de créativité et surtout d'optimisme.

Bibliographie

- BIGARNET M., 2011. Parc portuaire au Havre, interface ville-port, présentation lors du colloque international « Les rendez-vous métropoles – La relation à l'eau » le 15 décembre 2011 à Lyon (non-publié).
- BOQUET M., 2009. Ségrégation et transformation urbaine : quelle évolution de l'espace havrais ?, *Mappemonde*, n° 95.
- CASTETZ N., 2013. Le Havre joue la carte du multimodal, 23 septembre, *L'Antenne* [en ligne].
- CHALINE C. (dir.), 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, coll. « Maritimes », 300 p.
- FOUILLAND B., 2003. *Les politiques d'aménagement des villes portuaires Le cas du Havre et de Southampton*, Paris, L'Harmattan, 344 p.
- FRÉMONT Antoine, 2007. *Le monde en boîtes. Conteneurisation et mondialisation*, INRETS, Lyon, 146 p.
- FRÉMONT Antoine, 2009. L'avenir des ports maritimes, *Futuribles*, n° 358, p. 49-69.
- FRÉMONT Armand, 1976. *La région espace vécu*, Paris, PUF, 223 p.
- FRÉMONT Armand, 1997. *La mémoire d'un port : Le Havre*, Paris, Arléa, 256 p.
- Gravari-Barbas M., 2004. Patrimonialisation et réaffirmation symbolique du centre-ville du Havre. Rapports entre le jeu des acteurs et la production de l'espace, *Annales de Géographie*, tome 113, n° 640.
- GRAVARI-BARBAS M., VESCHAMBRE V., 2003. Patrimoine : derrière l'idée de consensus, des enjeux d'appropriation de l'espace et des conflits in MELÉ P., LARRUE C., ROSENBERG M., *Conflits et territoires*, Tours, Presses Universitaires François-Rabelais, p. 67-82.
- HAROPA, 2013. *Haropa 2030*, 72 p.
- INSEE HAUTE-NORMANDIE/GPMH/AURH, février 2013. 32 000 emplois sur le complexe industriel-portuaire du Havre, *Haute-Normandie aval*, n° 132.
- JACONO G., 2001. Le Havre et son imaginaire maritime : de la mer fondatrice à la mer-alibi in MANNEVILLE P. (dir.), *Des villes des ports La mer et les hommes*, Paris, Éditions du comité des travaux historiques et scientifiques, p. 241-256.
- LECOQUIERRE B., 2013. Protection de l'environnement et conflits d'intérêts dans une zone humide d'importance nationale : l'estuaire de la Seine en France, *GEOREVIEW Scientific Annals of Stefan cel Mare University of Suceava Geography Series*, vol. 13.
- LEMÉNOREL A., 2001. Genèse et fonctions de l'espace maritime du Havre, in MANNEVILLE P. (dir.), *Des villes des ports La mer et les hommes*, Éditions du comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, p. 257-270.
- MICHON P., 2008. L'opération de régénération des Docklands ; entre patrimonialisation et invention d'un nouveau paysage urbain, *Revue géographique de l'Est*, vol. 48, n° 1-2.
- MOLES A., ROHMER E., 1998. *Psychosociologie de l'espace*, Paris, L'Harmattan, 158 p.
- PORT CENTER NETWORK, 2013. Charte des missions d'un Port Center, AIVP.
- PRELORENZO C., 2011. La ville portuaire, un nouveau regard, *Rives méditerranéennes*, n° 39.
- Ramé B., 1988. Problèmes de communication posés par l'imaginaire portuaire L'exemple du Havre, in BAUDOIN T., SAYARET C., BROCARD M. *Interports*, Les rapports du CIRTAI, Université du Havre, (non publié), p. 15-25.
- RAMÉ B., 1993. La fréquentation du port par les Havrais : les enjeux, in CANTAL-DUPART M., CHALINE C., *Le port cadre de ville*, Paris, L'Harmattan, p. 143-149.
- RODRIGUES-MALTA R., 2001. Naples-Marseille : waterfront attitude, *Méditerranée*, tome 96, n° 1-2.
- RODRIGUES-MALTA R., 2004. Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 97.
- ROULIER F., 2013. Synthèses cartographiques des représentations mentales de l'espace, *Mappemonde*, n° 112.
- SCHERRER P., 2003. Conjuguer développement portuaire et ingénierie écologique avec Port 2000, in Collin M., *Ville portuaire, acteur du développement durable*, Paris, L'Harmattan, coll. « Maritimes ».
- URBACT/CTUR (Cruise Traffic and Urban Regeneration), 2011, *CTUR Final Report and Good Practices Guide*, Naples, 64 p.